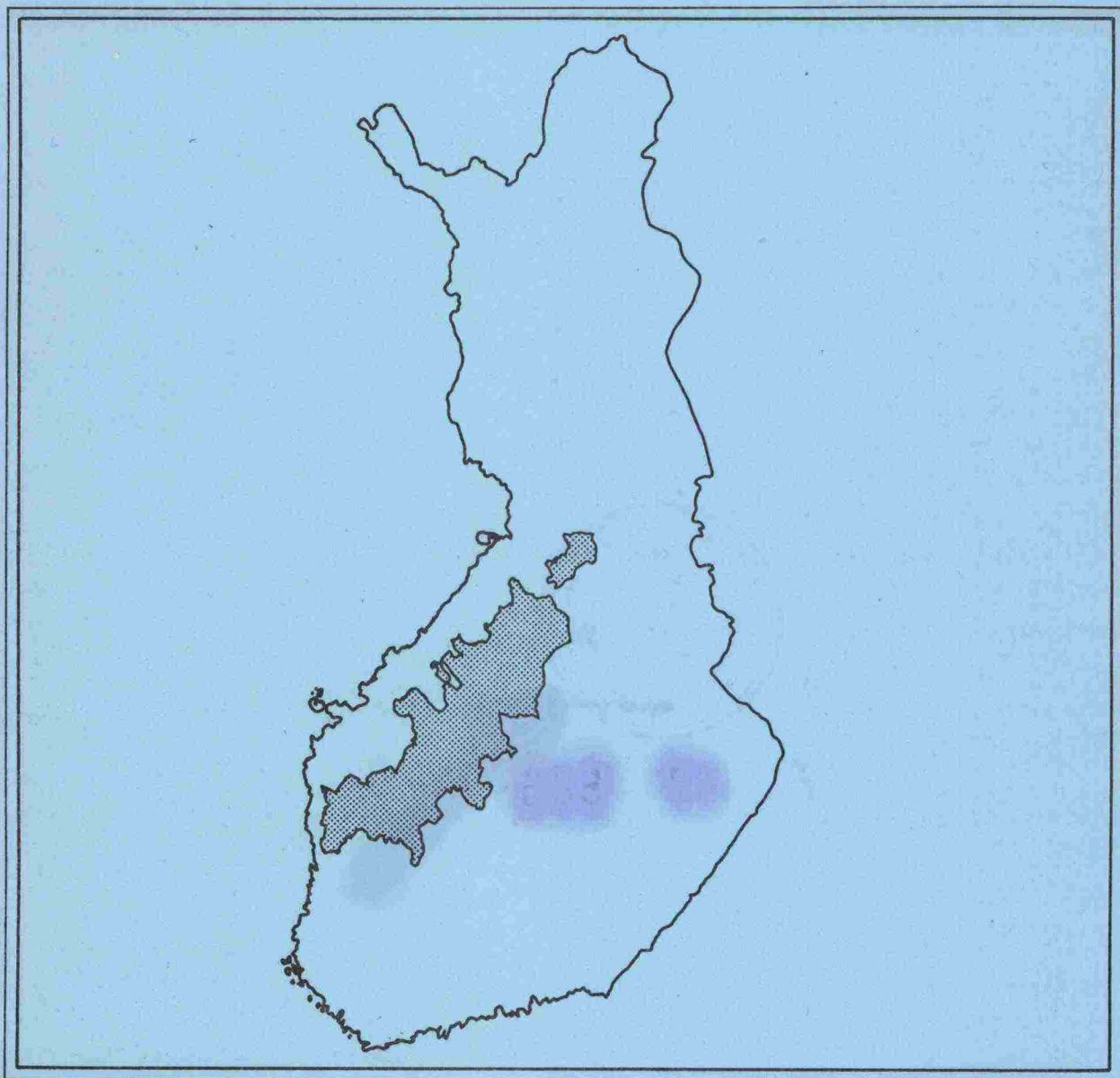


SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

**Yhteenveto perusselvityksistä
ja alustavia päätelmiä**



**Tie- ja vesirakennushallitus
Tieverkkotoimisto**

Helmikuu 1987

08
TVHF



87

585

ESIPUHE

Suomenselän alueen tieverkon kehittämislinjojen selvittämiseksi TVH:n tieverkkotoimiston toimeksiannosta on laadittu raportti "Suomenselän tieverkkoselvitys, perusselvitykset". Mainittu raportti on varsin laaja ja käsittelee monia osittain päällekkäisiä tiesuuntavaihtoehtoja ottamatta kuitenkaan kantaa niiden keskinäiseen paremmuuteen. Lausuntojen antamisen helpottamiseksi on nähty hyväksi laatia tämä erillinen yhteenvedo TVH:ssa tehdyillä alustavilla päätelmillä täydennettynä.

Korostettakoon, että tässä vaiheessa tehdyt tiesuuntien linjaus- ja kustannustarkastelut on tehty palvelemaan vain tavoitetieverkon yleispiirteisen rakenteen ja tieluokituksen selkiinnyttämistä. Selvityksen ja siitä hankittavien lausuntojen perusteella päätetään, minkä tiesuuntien ratkaisuja lähdetään mahdollisesti tarkastelemaan lähemmin.



ESIPUHE

SISÄLTÖ

1. Selvitysalueen rajausta ja muut työn lähtökohdat
2. Perusinvestoinnit
3. Tarkastellut tiesuunnat
4. Alustavia päätelmiä

Taulukot

1. Suomenselän keskiosan tiesuunnat
2. Suomenselän lounaisosan tiesuunnat
3. Suomenselän pohjoisosan tiesuunnat

Kuvat

1. Tarkastellut tiesuunnat, tavoitteellinen aluerakenne 1990 ja tieverkko 1990
2. Tarkastellut tiesuunnat, taajamaväestö 1980 ja tieverkko 1990
3. Liikenne 1985

1. SELVITYSALUEEN RAJAUS JA MUUT TYÖN LÄHTÖKOHDAT

Suomenselkä on luonnonmaantieteellinen alue, joka määritellään Pohjanlahden rannikkoalangan ja Järvi-Suomen väliseksi vedenjakajaseuduksi. Alueen rajat eivät siten ole luonnostaan kovin täsmälliset saati sitten, että ne noudattelisivat kuntien tai läänien rajoja. Luonnonolosuhteet ovat ympäröiviä alueita karummat ja etäisyydet läänien ja maakuntien keskuksiin ovat poikkeuksellisen pitkät.

Alueen tyypillisiä tuntomerkkejä ovat niukka kasvillisuus, soistuneisuus, karu kallioperä ja niukkaravinteinen moreeni-maaperä. Myös ilmasto on ympäröiviä alueita epäedullisempi: kasvukauden lämpötilat Ähtärin - Perhon tienoilla ovat samat kuin Oulun korkeudella.

Alue on maa- ja metsätalousvoittoista, hallinnollisesti ja palvelujen saavutettavuuden suhteen syrjäistä. Keskimääräinen tulotaso on alhainen, ja työttömyys on vaikea ongelma useissa alueen kunnissa. Alueen sisällä kehittämistarpeet ja ongelmat vaihtelevat huomattavasti.

Suomenselän kuntien taloudellinen kehitys on nähty 1970-luvulla erityisiä elvytystoimia vaativaksi. Ongelmien syiden etsimiseksi ja tarvittavien toimenpide-ehdotusten tekemiseksi valtioneuvoston kanslia asetti vuonna 1979 komitean, jonka mietintö valmistui 30.12.1980 (Suomenselän kehittämis-toimikunnan mietintö, komiteamietintö 1980:66). Toimikunnan ehdotukset kohdistuivat monille elinkeino- ja yhdyskuntaelämän aloille, mm. alueen tieverkon kehittämiseen. Valtioneuvosto ei hyväksynyt komiteamietintöä sellaisenaan valtion hallintoelimien toimintaohjeeksi.

Valtioneuvoston kannanotot komiteamietintöön ilmenevät sen kanslian 26.6.1981 ministeriöille ja niiden alaisille lähettämässä kirjeessä. Tässä kirjeessä varsinaiseksi Suomenseläksi nimettiin Oulun, Vaasan ja Keski-Suomen lääneistä 37 kuntaa. Päätöksen edellyttämiä toimenpiteitä voitiin soveltaa myös 12 nimetyssä Turun ja Porin, Hämeen, Vaasan sekä Oulun läänin kunnassa sekä joukossa nimeämättömiä kuntia. Rajausta ei yhdy laissa alueellisen kehityksen edistämisestä määriteltyn perusvyöhykejako, vaan Suomenselän kunnat kuuluvat osittain toiseen ja osittain kolmanteen perusvyöhykkeeseen. Vuonna 1980 Suomenselän kunnissa asui noin 220 000 asukasta.

Tieverkon osalta valtioneuvosto ei hyväksynyt komiteamietinnön valta- ja kantateitä koskevia mainintoja, vaan em. kirjeessä päätettiin tieverkon osalta seuraavaa (edellytyksenä tällekin, että eduskunta myöntää tarvittavat määrärahat):

"Suomenselän alueen seudullista tieverkkoa tiennetään ja kehittämistä nopeutetaan lähinnä tie- ja vesirakennuslaitoksen laatiman tieverkon runkosuunnitelman pohjalta erityisesti vaikeimmilla työttömyysalueilla."

Mainitulla tie- ja vesirakennuslaitoksen suunnitelmalla tarkoitetaan vuoden 1990 tilanteen tavoitteellista tieverkon runkosuunnitelmaa, jonka toteuttaminen jo sinänsä vaatii erinäisiä tiestön kehittämistoimenpiteitä. Myöhemmin on TVH:ssa lisäksi tehty periaatepäätös Jyväskylän - Seinäjoen - Vaasan valtatie toteuttamisesta. Tienpidon toimenpideohjelmassa vuosille 1985 - 91 on 1990-luvun alkuun ajoitettu Keuruun - Pylkönmäen - Karstulan seudullisen tien muodostaminen, mutta tuoreemmasta, vuosien 1986 - 92 ohjelmasta hanke Multia - Pylkönmäki puuttuu.

Valtioneuvoston kannanotosta ja TVH:n suunnitelmasta huolimatta TVH:lle on tehty useita aloitteita ns. Suomenselkätien tai Suomenselän alueen tieverkon suunnittelemiseksi. Osassa aloitekirjelmia mainitaan tavoitteena pohjois-eteläsuuntainen kantatie, joissakin riittäisi seudullinen tie ja eräissä kirjelmissä on myös muihin ilmansuuntiin kulkevien yhteyksien kehittämistä pidetty tarpeellisena. Varsinkin seudullista tieverkkoa koskevat aloitteet ovat pääosin TVH:n suunnitelmien mukaisia.

Aloitteiden runsaus, niiden välillä monissa tapauksissa esiintyvä ristiriitaisuus ja niiden taustalta kuultava käsitys, että alueelle on jo luvattu yksi tai useampi kantatie, ovat saaneet TVH:n ryhtymään nyt raportoitavaan perusselvitystyöhön.

Suunnittelun kohteeksi on täsmentynyt Suomenselän alueen kanta- ja seudullisten teiden verkon määrittely vuoden 2000... 2010 tilanteessa. Perusselvityksen tilastollisissa tarkasteluissa on Suomenselän alueeseen luettu myös valtioneuvoston päätöksessä nimeltä mainitut muut kunnat. Koska ylempiluokkaisten maanteiden tieverkkotarkasteluja ei voi rajata kuntarajojen mukaan tai muutoinkaan liian pienelle alueelle, on tieverkkosuunnittelun aluerajaukseksi otettu lähinnä aluetta ympäröivä päätieverkko. Selvitykseen on sisällytetty alueen tärkeimmät tieverkkokysymykset, vaikkei niitä julkisuudessa olisikaan ajettu "Suomenselkäteinä".

Suomenselän keskiosien tieverkkokysymykset sijoittuvat TVL:n Keski-Suomen, Vaasan ja Keski-Pohjanmaan piirien alueelle. Laajemmin käsitettynä Suomenselkä ulottuu myös Turun, Hämeen ja Oulun, eli kaikkiaan kuuden tie- ja vesirakennuspiirin alueelle.

2. PERUSINVENTOINNIT

Perusselvitysraportissa on tarkasteltu mm. selvitysalueen

- aluerakennetta
- väkilukua
- elinkeinoja
- raaka-ainevaroja
- matkailua
- tieverkkoa ja sen puutteita
- liikennemääriä ja pitkiä liikennevirtoja sekä
- tienpidon toimenpideohjelmia vv. 1985 - 91.

Näitä perusinventointoja ei käsitellä tässä yhteenvedossa.

3. TARKASTELLUT TIESUUNNAT

Perusselvityksessä on otettu tarkasteltaviksi eri yhteyksissä tehtyjä tiesuuntien kehittämisehdotuksia. Tieverkkokysymysten kannalta Suomenselkä jakaantuu kolmeen toisistaan riippumattomaan osaan:

- keskiosa ("varsinainen Suomenselkä")
- lounaisosa (Suupohja)
- pohjoisosa

Eniten ja keskenään ristiriitaisimmin tiesuuntia on esitetty kehitettäväksi Suomenselän keskiosalla, jossa voidaan tunnistaa 8 päävaihtoehtoa alavaihtoehtoineen. Suupohjassa on kyse Kauhajoen - Kankaanpään suoran yhteyden kehittämisestä mahdollisesti kantatieksi ja siihen liittyvistä seudullisen verkon muutoksista. Pohjoisosassa puolestaan on esille otettu Uljuan altaasta aiheutuva kiertohaitta Pulkkilan ja Kestilän yhteistoimintakuntien väliselle liikenteelle samoin kuin laajemmallekin Keski-Pohjanmaan - Kainuun pohjoisosan liikenteelle.

Perusselvitysraportissa kustakin tiesuunnasta on esitetty kartta sekä siihen sidottuna tiekohtaiset perustiedot ja seudulliseksi tai kantatieksi parantamisen vaatimat toimenpiteet. Kutakin tiesuuntaa tarkastellaan lisäksi aluerakenteen, väestömäärän, tuotantotoiminnan, matkailun, tieverkon rakenteen ja maakuntakeskusten välisen yhdistävyyden kannalta.

Suomenselän alueella uskotaan lujasti nimenomaan etelä-pohjoissuuntaisten kantateiden piristysruiskevaikutukseen kuntien elinkeinoelämälle. Eri tiesuuntien aloitteissa painotetaan usein, ettei ratkaisuja saa tehdä nykyisten liikennemäärien tai -virtojen pohjalta, vaan keskeisenä ratkaisuperusteena olisi pidettävä aluepolitiikkaa. Osittain tästä syystä ja osittain siksi, ettei lyhytmatkaisista liikennevirroista ja paikallisista tiestön puutteista ole kerätty tarkkaa tietoa, ei tässä vaiheessa ole pyritty tekemään varsinaisia liikennetaloudellisia kannattavuusarvioita.

Yhteenvedo eri tiesuuntiin liittyvistä näkökohdista on esitetty osa-alueittain liitteenä olevissa taulukoissa. Taulukoissa käytettyjen tieluokkakäsitteiden taustaksi todet-
takoon seuraavaa:

Tieverkon kehittämissuunnittelun pohjana käytetään toiminnallista luokitusta, jossa yleiset tiet jaetaan viiteen luokkaan: valtatiet, kantatiet, seudulliset tiet, kokoojatiet ja yhdystiet. Suomenselän alueen tiesuuntaehdotuksissa on epäselvyyttä ollut lähinnä siitä, ajetaanko tiesuunnan kehittämistä kanta- vai seudullisena tienä.

TVH:n soveltamien määritelmien mukaan

- Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa, yhdistävät kaupunkikeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kaupunkikeskuksia toisiinsa, sekä välittävät seudullista liikennettä ja kaukoliikennettä
- Seudulliset tiet yhdistävät kuntakeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kuntakeskuksia toisiinsa, sekä välittävät seudullista ja paikallista liikennettä.

Keskusten suuntautumisen mukaiset ensisijaiset kanta- ja seudullisten teiden tarpeet ilmenevät liitteenä olevasta kuvasta 1. Tarkasteltujen tiesuuntien suhde eri kokoisiin taajamiin ilmenee kuvasta 2. Nykyiset liikennemäärät on esitetty kuvassa 3.

Liikennettä pyritään keskittämään mahdollisimman paljon korkealuokkaisimmille teille, koska se on kokonaisuuden kannalta edullisinta. Tieluokkien keskeisin tavoiteominaisuus on se turvallinen enimmäisnopeus, jota niillä kullakin pyritään tarjoamaan.

Valta- ja kantateillä normaali nopeustavoite on 100 km/h, seudullisilla teillä 80 km/h ja kokoojateillä vähintään 60 km/h. Valta- ja kantateiden korkeampi nopeustavoite edellyttää mm. tien geometrialta korkeampaa laatua ja leveämpää poikkileikkausta. Korkeampiluokkaisilla teillä liikennöitävyyttä ja turvallisuutta pyritään lisäämään myös pitämällä liittymävälit riittävän suurina ja liittymäjärjestelyt korkealuokkaisina.

Teiden tavoitestandardiin vaikuttavat myös maaston vaikeus ja ennakoitu liikennemäärä. Vähäliikenteiset kantatiet ja seudulliset tiet eivät haja-asutusalueella välttämättä poikkea paljonkaan toisistaan: kantateillä voidaan hyväksyä 80 km/h -jaksoja ja toisaalta seudullisilla teillä voidaan pyrkiä investointien yhteydessä 100 km/h rajoituksiin, jos lisäkustannukset ovat vähäiset. Myös viitoituksen kannalta

seudulliset tiet ovat lähestymässä kantateitä. Esimerkiksi opastetauluja ja etäisyystauluja käytetään uusien ohjeiden mukaan myös seudullisilla teillä. Selvimmin tieluokkien välinen ero ilmenee suhteessa taajamiin: kantatiet pyritään aina viemään selkeästi kunta- ja kaupunkikeskusten ohi vain taajamien tärkeimpien pääväylien liityntä sallien, kun taas seudullisilla teillä voi hyvin järjestelty läpikulku alennettuine nopeusrajoituksineen ja teollisuusalueiliittymineen tulla kyseeseen.

Taulukoita tarkasteltaessa on vielä huomattava, ettei THYKS 1986 - 2000:ssa ole käytännössä varattu rahoitusta eri tiesuuntien nimeämättömiin hankkeisiin niin paljon kuin taulukoissa mainitaan. Taulukoissa on esitetty tavoitestandardin (vuoden 1990 tieluokitus) ja nimettyjen hankkeiden välinen erotus. Tosiasiassa rahoitus riittänee vain tiettyyn minimistandardiin asti.

4. ALUSTAVIA PÄATELMIÄ

Liikennemäärät ovat kaikilla tarkastelluilla tiesuunnilla verrattain vähäiset. Myös pitkät liikennevirrat, jotka niille voisivat siirtyä, ovat vähäiset, sillä kaikki tiesuunnat sijaitsevat enimmäkseen poikittain liikennetarpeiden pääsuuntiin nähden. Eräiden suurten keskusten välillä joillakin tiesuunnilla aikaansaataavissa olevat oikaisut ovat sitä paitsi liian pieniä perustelemaan pientenkään kaukoliikennevirtojen siirtymiä (esim. Tampere - Oulu ja Tampere - Kokkola). TVH:n käsityksen mukaan ei ole löydettävissä liikenteellisiä perusteita minkään tarkastellun tiesuunnan luokittelemiseksi kantatieksi.

Suomenselän alueen liikenneolojen kehittämistä ei voida rajata vain yhden yksittäisen tiesuunnan kehittämiseen, sillä sellaista tiesuuntaa, joka palvelisi koko aluetta, ei ole nimettävissä. Jos perusselvityksissä tarkastelluista tiesuunnista on valittava ensisijaisesti kehitettävät, ne liikenteellisiin ja tieverkon rakenteeseen liittyvin perustein ovat seuraavat:

- tiesuunta 1, Kauhava - Kaustinen - Ylivieska
- tiesuunta Kauhajoki - Kankaanpää (- Kiikka)
- tiesuunta 3A, Kuortane - Lappajärvi - Evijärvi
- tiesuunta 8B, Keuruu - Väättäiskylä - Karstula - Kärsämäki.

Myös tiesuunnalla 5, Virrat - Alajärvi - Vimpeli - Kaustinen, on pääosalta selvät perusteet tulla kehitetyksi seudullisena tienä. Välillä Vimpeli - Kaustinen on kuitenkin verkon kokonaisrakenteen kannalta perustellumpaa kehittää seudullisena Evijärven kautta kulkevaa reittiä kuin tiesuuntaan 5 sisältyvää Räytingin reittiä, joka voi jäädä kokoojatieksi.

Tiesuunnilla 2 ja 7 on vain kokoojatiemerkitys niiltä osin, kuin ne eivät ole edellä lueteltujen tiesuuntien kanssa päällekkäisiä. Tiesuunnat 4 ja 6 sijoittuvat keskelle Suomenselkää lääninrajoja risteillen. Seudullisen tien aikaansaaminen näissä tiesuunnissa edellyttäisi olemassa olevien osien parantamisen lisäksi kokonaan uuden tien rakentamista välille Soini - Kyyjärvi. Vähäisten liikennetarpeiden ja näihin nähden suurten investointitarpeiden vuoksi tämä ei kuitenkaan TVH:n käsityksen mukaan ole mielekästä.

Suomenselän pohjoisosassa välillä Haapavesi - Kestilä on Pulkilan kautta suuntautuva vaihtoehto tieverkon rakenteen kannalta parempi kuin Piippolan kautta suuntautuva.

Tiesuunta Vertailutekijä	1 Kauhava - Kaustinen - Ylivieska	2 Kauhava - Reisjärvi - Kärsämäki	3A Alavus - Lappajärvi - Kaustinen - Ylivieska	3B Alavus - Vimpeli - Kaustinen - Ylivieska
Tiesuunnan pituus	160	210	210	210
Aluerakenne	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 5 E-luokan kuntakeskusta	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 5 E-luokan kuntakeskusta, 1 F- luokan keskus	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 6 E-luokan kuntakeskusta	3 D-luokan kaupunki- keskusta, 6 E-luokan kuntakeskusta
Taajamien väestö	17 500	12 700	16 700	21 200
Suurimmat tuotantolaitokset (yli 100 työntek)	Kauhavalla, Toholam- milla, Sievissä, Ylivieskassa	Kauhavalla, Haapa- järvellä	Alavudella, Kuorta- neella, Toholammilla, Sievissä, Ylivieskassa	Alavudella, Kuorta- neella, Vimpelissä, Toholammilla, Sievissä, Ylivieskassa
Asema päätie- verkossa	Yhdistää kantatiet 67 ja 86. Lyhentää pää- tieyhteyttä Seinäjoel- ta Ylivieskaan 28 km ja Ouluun 6 km.	Ei selkeää asemaa pää- tieverkossa.	Muodostaa selkeän jat- keen kt:lta 66 vt:lle 13 ja kt:lle 86. Vä- lillä Tampere-Oulu 15 km Jyväskylän reittiä pi- dempi. Kurun kautta ja Evijärven oikaisulla saatavissa hieman lyhe- nemää väleille Tampere- Oulu ja Tampere-Kokkola.	Muodostaa jatkeen kt:lta 66 vt:lle 13 ja kt:lle 86. Pari kilometriä pidempi kuin 3A välillä Alavus-Kaustinen.
Kokooja- tai yhdistyksiä v. 1990 verkossa	-	Kokoojatieä 80 km välillä Evijärvi-Reis- järvi	-	Kokoojatieä 45 km välillä Vimpeli-Veteli
Tarvittavat toi- menpiteet 1) kan- tatie/seudullinen tie (km)	rp 60/100 lev 10/- sp 40/20 u 30/-	rp 80/125 lev -/- sp 85/15 u 30/-	rp 30/65 lev 20/- sp 60/35 u 35/2	rp 85/90 lev -/- sp 50/45 u 25/-
Rakentamiskustan- nukset (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	160 90	155 85	190 85	180 110
Suunnitelmiin (TPO ja THYKS 2000) si- jältyvien - nimettyjen hank- keiden - nimeämättömien (tarve) kustannukset (milj.mk)	50 40	45 10	35 50	25 70
Lisärahoitustarve em. ohjelmiin ver- rattuna (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	70 -	100 30	105 -	85 15
Lisäkustannukset oletettuihin pe- rusratkaisuihin (1, 5 ja 8) ver- rattuna kantatie- nä ja seudullisena tienä (milj.mk)	-	(1, 8) Evijärvi-Reisjärvi K 60 S 40	(1) Kuortane-Evijärvi K 90 S 30	(1, 5) Kuortane-Alajärvi K 50 S 40

1) rp = rakenteen parantaminen
lev = tien leventäminen
sp = suuntauksen parantaminen
u = uuden tien rakentaminen

Tiesuunta Vertailutekijä	4 Alavus - Soini - Reisjärvi - Kärämäki	5A Virrat - Alajärvi - Kaustinen - (Kokkola) Ähtärinjärven länsipuolitse	5B Virrat - Alajärvi - Kaustinen - (Kokkola) Ähtärinjärven itäpuolitse	6 Virrat - Soini - Reisjärvi - Kärämäki
Tiesuunnan pituus	220	150	150	250
Aluerakenne	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 7 E-luokan kuntakeskusta, 1 F1- luokan keskus	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 4 E-luokan kuntakeskusta	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 4 E-luokan kuntakeskusta	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 6 E-luokan kuntakeskusta, 1 F1- luokan keskus
Asuustien väestö	13 100	15 700	15 700	17 100
Suurimmat tuotantolaitokset (yli 100 työntek)	Alavudella, Perhossa, Haapajärvellä	Virroilla, Ähtärissä, Alajärvellä, Vimpe- lissä	Virroilla, Ähtärissä, Alajärvellä, Vimpe- lissä	Virroilla, Ähtärissä, Perhossa, Haapajär- vellä
Asema päätie- verkossa	Ei selkeää asemaa pää- tieverkossa, ei lyhen- nä suurten keskusten tie-etäisyyksiä	Muodostaa jatkeen kantatiele 66 Virroilta pohjoiseen kulken osittain samansuuntaisesti sen rinnalla. Ei ole läpinäkyvä liikenne- teelle yhtä edullinen kuin 3A.		Muodostaa jatkeen kti:lle 66 Virroilta pohjoiseen tarjo- ten Kyyjärveltä yhteyden vt:lle 13 ja kti:lle 77 sekä Kärämäeltä vt:lle 4 ja kti:lle 85. Ei kuitenkaan sijaitse sitien, että voisi välittää läpikulkevia suurten keskus- ten välisiä virtoja.
Kokooja- tai yhdistystietä v. 990 verkossa	Kokoojatie 60 km (Töysä-Lehtimäki ja Perho-Kinnula), lisäk- si puuttuvaa tai yh- distystietä 45 km	Kokoojatie 50 km (Levijoki-Hoisko ja Vimpeli-Veteli)	Kokoojatie 55 km, lisäksi puuttuvaa tai yhdistystietä 40 km	Kokoojatie 40 km (Perho-Kinnula), puuttuvaa tai yhdis- tietä 70 km
Parhaimmista toi- tenpitoa 1) kan- tatie/seudullinen tie (km)	rp 40/70 lev -/- sp 85/35 u 70/45	rp 50/35 lev -/- sp 70/50 u 20/5	rp 40/35 lev -/- sp 50/65 u 50/15	rp 40/80 lev -/- sp 115/60 u 70/50
Rakentamiskustan- nukset (milj.mk) kantatienä seudull.tienä	240 140	185 95	190 125	290 200
Suunnitelmiin (TPO ja THYKS 2000) si- ällytyksen nimettyjen hank- keiden nimeämättömien (tarve) kustannukset (milj.mk)	90 -	40 35	30 -	75 50
Lisärahoitustarve ohjelmiin ver- tettuna (milj.mk) kantatienä seudull.tienä	150 50	110 20	160 95	165 75
Lisäkustannukset oletettuihin pe- rusratkaisuihin (1, 5 ja 8) ver- tettuna kantatie- nä ja seudullisena tiena (milj.mk)	(8) Tuuri-Kyyjärvi Perho-Kinnula K 180 S 125	-	(5A) Ähtäri-Levijoki K 5 S 30	(5A, 8) Lehtimäki-Kyyjärvi K 150 S 105

rp = rakenteen parantaminen
lev = tien leventäminen
sp = suuntauksen parantaminen
u = uuden tien rakentaminen

Tiesuunta Vertailutekijä	7 Keuruu - Soini - Kaustinen - (Kokkola)	8A Keuruu - Pylkämäki - Reisjärvi - Kärsämäki	8B Keuruu - Väättäiskylä - Reisjärvi - Kärsämäki
Tiesuunnan pituus	160	235	240
Aluerakenne	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 3 E-luokan kuntakeskusta ja 1 F1- luokan keskus	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 4 E-luokan kuntakeskusta, 2 F1- luokan keskus ja 1 F2- luokan keskus	2 D-luokan kaupunki- keskusta, 4 E-luokan kuntakeskusta ja 2 F1- luokan keskus
Taajamien väestö	15 600	17 600	17 300
Suurimmat tuotantolaitokset (yli 100 työntek)	Keurulla, Multialla, Alajärvellä, Vimpe- lissä, Kaustisilla	Keuruulla, Multialla, Karstulassa, Haapajär- vellä	Keuruulla, Multialla, Karstulassa, Haapajär- vellä
Asema päätie- verkossa	Muodostaa kt:n 58 jat- keen Keuruulta vt:n 13 suuntaisesti Kokkolan- Pietarsaaren suuntaan. Ei selkeää tehtävää päätieverkossa.	Muodostaa selkeän jatkeen kantatielle 58 Keuruulta poh- joiseen. Karstulasta yhteys valtatielle 13 Kokkolan suun- taan, Haapajärveltä kantatielle 87 Kalajokilaaksoon ja Kärsämäeltä valtatielle 4 Oulun suuntaan. Tie-etäisyys Tampere-Oulu sama kuin Jyväskylän kautta (8B) tai hie- man lyhyempi (8A + oikaisut Karstulassa ja Kivijärvellä).	
Kokooja- tai yhdystietä v. 1990 verkossa	Kokoojatietä 100 km (Väättäiskylä-Laasala, Levijoki-Hoisko ja Vimpeli-Veteli)	Kokoojatietä 30 km (Pylkämäki-Karstula), puuttuvaa tai yhdystietä 45 km (Multia-Pylkämäki ja Kinnula-Reisjärvi)	Puuttuvaa tai yhdystietä 20 km (Kinnula-Reisjärvi)
Tarvittavat toi- menpiteet 1) kan- tatie/seudullinen tie (km)	rp 45/75 lev 15/- sp 70/20 u 10/2	rp 50/70 lev 15/- sp 115/90 u 55/30	rp 60/110 lev 15/- sp 130/70 u 35/10
Rakentamiskustan- nukset (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	190 85	240 160	215 125
Suunnitelmiin (TPO ja THYKS 2000) si- sältyvien - nimettyjen hank- keiden - nimeämättömien (tarve) kustannukset (milj.mk)	10 30	65 40	25 75
Lisärahoitustarve em. ohjelmiin ver- rattuna (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	150 45	135 55	115 25
Lisäkustannukset oletettuihin pe- rusratkaisuihin (1, 5 ja 8) ver- rattuna kantatie- nä ja seudullisena tienä (milj.mk)	(8B, 5) Saarinen-Laasala K 75 S 20 (8A, 5) Multia-Laasala K 95 S 35	(8B) Multia-Karstula K 25 S 35	-

- 1) rp = rakenteen parantaminen
lev = tien leventäminen
sp = suuntauksen parantaminen
u = uuden tien rakentaminen

Tiesuunta Vertailutekijä	Kauhajoki - Honkajoki - Kankaanpää	Kauhajoki - Karijoki - Lapväärtti	Kauhajärvi - Karvia - Parkano
Tiesuunnan pituus	80 km	50 km	50 km
Aluerakenne	2 D-luokan kaupunkikes- kusta, 1 E-luokan kun- takeskus	1 D-luokan kaupunkikes- kus, 2 E-luokan paikal- likeskusta	2 D-luokan kaupunkikes- kusta, 1 E-luokan kun- takeskus
Taajamien väestö	11 000	6 300	11 000
Suurimmat tuotantolaitokset	Kauhajoella Kankaanpäässä	Kauhajoella	Kauhajoella Parkanossa
Asema päätie- verkossa	Muodostaa kt:lle 67 jat- keen etelään tarjoten Kankaanpäässä yhteyden vt:lle 23 sekä vielä etelämpänä Vammalan-Huit- tisten seudulla kt:lle 41 ja vt:lle 2. Ei kuitenkaan selvää tehtävää suurten keskusten välisessä lii- kenteessä.	Ei laaja-alaista merki- tystä. Oikaisee Kristii- nankaupungista 5 km Sei- näjoen suuntaan.	Ei laaja-alaista merki- tystä. Kehitettävissä edul- lisimmaksi reitiksi Kauha- joelta Parkanoon ja edel- leen vt:lle 3 etelään.
Kokooja- tai yhdystietä v. 1990 verkossa	Kokoojatie 25 km ja yhdystietä 20 km	Kokoojatie 40 km	Yhdystietä välillä Kauha- järvi - Karvia 20 km
Tarvittavat toi- menpiteet 1) kan- tie/seudullinen tie (km)	rp 10/10 lev -/- sp 30/20 u 5/-	rp /- lev /15 sp /- u /5	rp 15/20 rp -/- sp 35/- u 5/-
Rakentamiskustan- nukset (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	110 50	(-) 2) 25	(-) 2) 15
Suunnitelmiin (TPO ja THYKS 2000) si- sältyvien - nimettyjen hank- keiden - nimeämättömien (tarve) kustannukset (milj.mk)	10 30	10 5	- -
Lisärähoitustarve em. ohjelmiin ver- rattuna (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	70 10	(-) 15	(-) 15

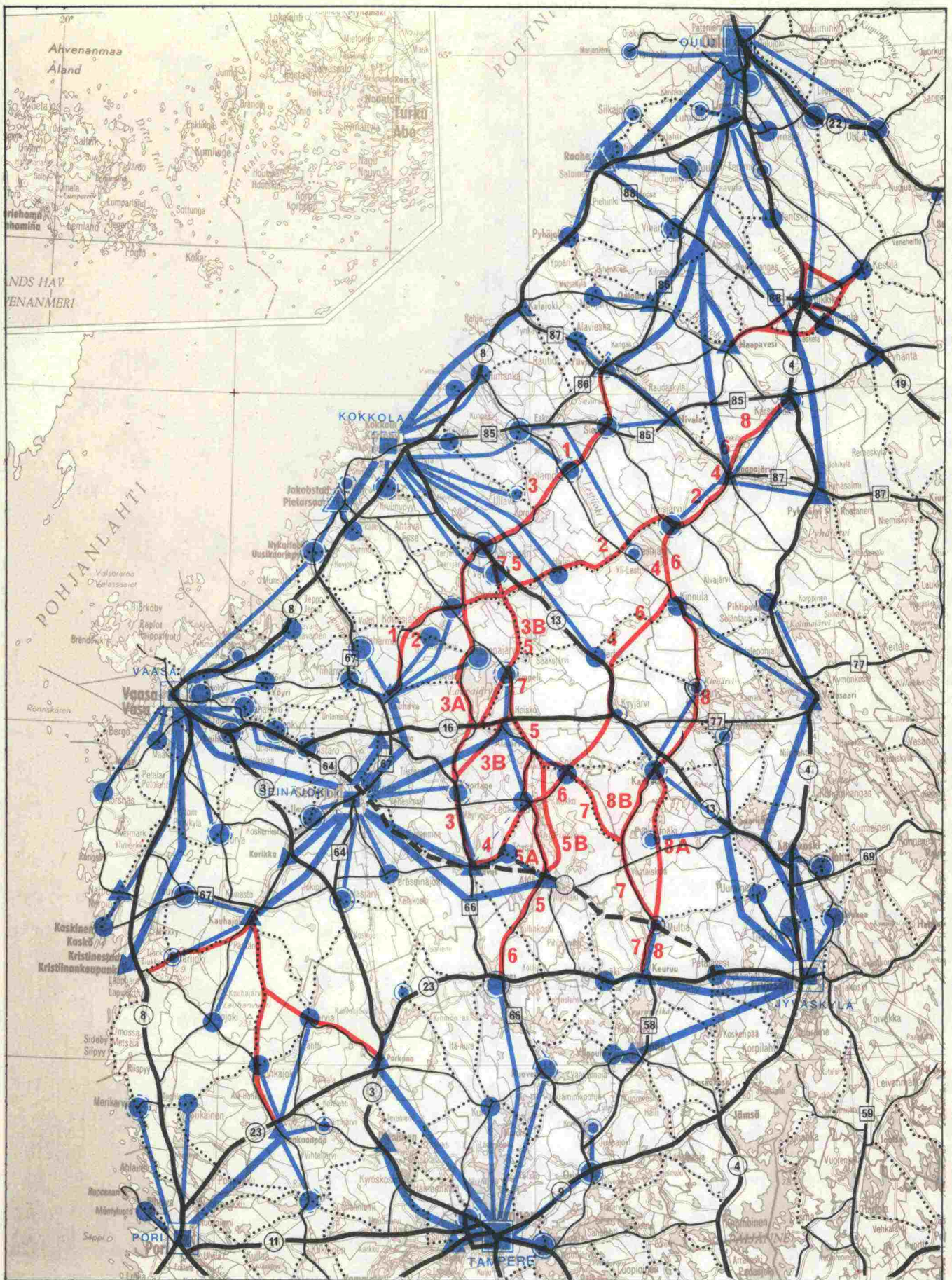
- 1) rp = rakenteen parantaminen
lev = tien leventäminen
sp = suuntauksen parantaminen
u = uuden tien rakentaminen

- 2) kantatievaihtoehdon tarkastelua ei ole
pidetty tarpeellisena

Tiesuunta Vertailutekijä	Haapavesi - Pulkila - Kestilä	Haapavesi - Piippola - Kestilä
Tiesuunnan pituus	60/70 km (tarkasteluväli)	65 km (tarkasteluväli)
Aluerakenne	3 E-luokan kuntakeskusta	2 E-luokan kuntakeskusta ja yksi F1-luokan paikalliskeskus
Taajamien väestö	4 600	4 200
Suurimmat tuotantolaitokset	Haapavedellä	Haapavedellä
Asema päätie- verkossa	Täydentää jossain määrin päätiEVERKkoa. Yhdistää Haapaveden suunnan Pulkilassa vt:lle 4 (Oulun suunta) ja on toisaalta yhteys vt:ltä 4 etelästä Kainuun pohjoisosiin.	Ei liity selkeästi päätiEVERKKOON.
Kokooja- tai yhdystietä v. 1990 verkossa	Kokonaan seudullista tietä vuoden 1990 tavoite- teverkkossa. Käytännössä osuus Pulkila-Pihkalan- ranta (15 km) ei sisälly ohjelmiin.	Kokoojatietä välillä Ojankylä-Pihkalanranta 35 km.
Tarvittavat toimenpiteet 1) kantatie/seudullinen tie (km)	rp 15/40 lev -/- sp 30/20 u 15/-	rp 20/60 lev -/- sp 40/5 u 5/-
Rakentamiskustannukset (milj.mk) - kantatienä - seudull.tienä	60 30 2)	50 35
Suunnitelmiin (TPO ja THYKS 2000) sisältyvien - nimettyjen hankkeiden - nimeämättömien (tarve) kustannukset (milj.mk)	- 30	5 10
Lisärahoitustarve em. ohjelmiin verrattuna (milj.mk) - kantatienä - seudull. tienä	30 -	35 20

- 1) rp = rakenteen parantaminen
lev = tien leventäminen
sp = suuntauksen parantaminen
u = uuden tien rakentaminen

- 2) Seudullisen tien kustannusarvio on arvioitu nykyisen Terskanperän kautta kulkevan tieyhteyden parantamisena



KUVA 1 TARKASTELLUT TIESUUNNAT, TAVOITTEELLINEN ALUE-
RAKENNE V.1990 JA TIEVERKON TOIMINNALLINEN
LUOKITUS V.1990

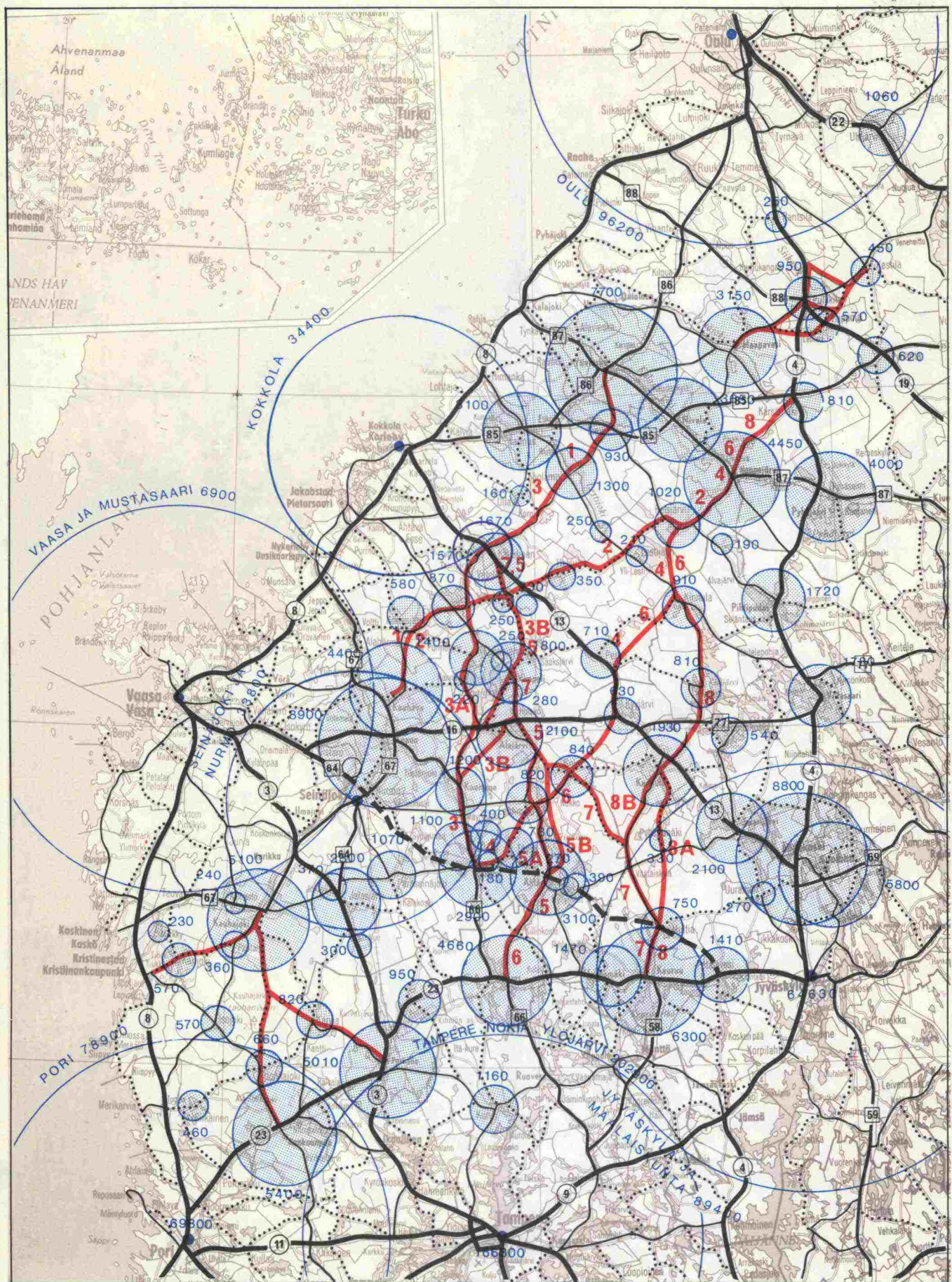
- (8) — VALTATIE
- (66) — KANTATIE
- SEUDULLINEN TIE
- KOKOOJATIE
- VALTATIE V.2000

- SUUNTAUTUMINEN YLEMPÄÄN KESKUKSEEN
- KANTATIENTÄ EDELLYTTÄVÄ
- SEUDULLISTA TIETÄ EDELLYTTÄVÄ
- 1 TARKASTELTU TIESUUNTA JA
SEN NUMERO

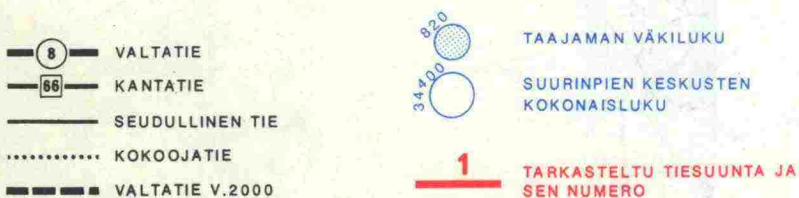
SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



KUVA 2 TARKASTELLUT TIESUUNNAT, TAAJAMAVÄESTÖ V.1980
JA TIEVERKKO V.1990

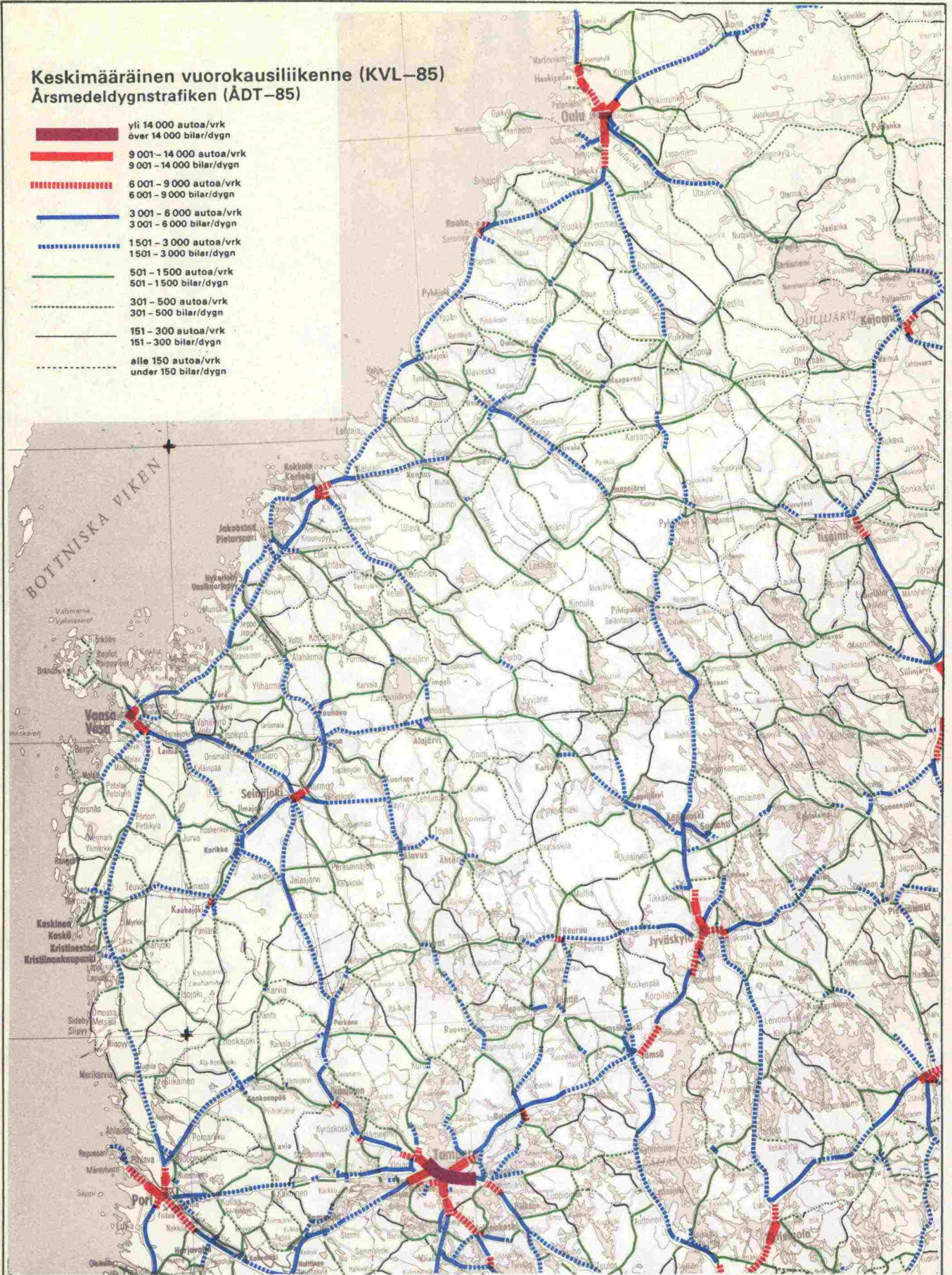
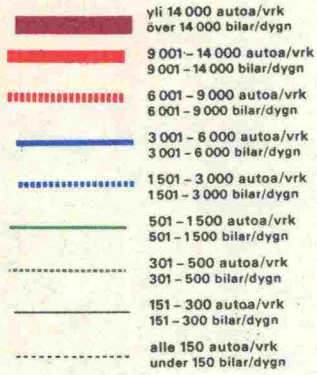


SUOMEN SELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

**Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL-85)
Ärsmeldygnstrafiken (ÅDT-85)**



KUVA 3 LIIKENNE 1985

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY